

**LESEPROBE**  
Vollversion unter  
[Top100.dat.de](https://www.Top100.dat.de)

## **IfA | DAT HändlergruppenMonitor 2023**

Die TOP 100  
Automobilhändlergruppen  
in Deutschland

**Mit Kennzahlen-Spezial  
zum Geschäftsjahr 2022 sowie  
Kurzporträts der Unternehmen**

Autoren  
Prof. Dr. Stefan Reindl und  
David Sosto Archimio (M. A.)

Eine Studie des Instituts für Automobilwirtschaft (IfA)  
19., aktualisierte Auflage, Oktober 2023

# LIEBE LESERINNEN UND LESER,

wenngleich sich die langfristigen Auswirkungen der Corona-Pandemie und des Ukraine-Konflikts auf die filialisierten Automobilhandelsgruppen nicht vollumfassend bewerten und prognostizieren lassen, belegt die nunmehr vorliegende 2023er Studienauflage zu den TOP 100 Händlergruppen, dass die betriebswirtschaftliche Performance solcher Unternehmen nach 2021 auch 2022 abermals auf einem verhältnismäßig hohen und stabilen Niveau verharren kann. Ob diese Erkenntnis zur Resilienz dieses Branchenzweigs als Basis für eine positive Prognose hinsichtlich der kommenden Jahre ausreicht, ist allerdings angesichts der langanhaltenden und tiefen konjunkturellen Schwächen des Wirtschaftsstandortes Deutschland eher zu bezweifeln.

Auch in diesem Jahr stellt die vorliegende Studie wieder belastbare Ergebnisse bereit, die wie schon in der Vergangenheit auf einer Primärerhebung bei einzelnen Autohausunternehmen zu relevanten Kennzahlen bezüglich der Absatz-, Umsatz- und Ertragsseite sowie zur Personalsituation basieren. Neben durchgängig positiven Werten zu betriebswirtschaftlichen Kennzahlen lassen sich zentrale Herausforderungen ausmachen, die insbesondere im Zusammenhang mit dem laufenden Transformationsprozess, mit dem Aufbau von neuen Dienstleistungsportfolios, der Umsetzung neuer Vertriebsysteme sowie mit dem Markteintritt neuer Automobilmarken stehen.

Zudem wartet die nunmehr 19. Auflage der TOP 100 Händlergruppen-Studie abermals mit umfassendem Datenmaterial zur Situation sowie zu den Strukturen dieses bedeutenden Branchenzweigs auf. Gerade die großen Gruppenunternehmen der TOP 20 Vertreter sind nach wie vor dynamisch mit Übernahmen, aber auch mit einer Konsolidierung ihrer Filialnetzstrukturen befasst. Zudem erhalten sie Gegenwind durch ausländische Unternehmen, denen mittlerweile nennenswerte Übernahmen auf der Handelsstufe zuzuschreiben sind.

Die herausfordernde Situation hat die Unternehmenslenker aber nicht davon abgehalten, uns mit dem benötigten Datenmaterial für die nunmehr vorliegende Forschungsarbeit zu versorgen, wofür wir uns an dieser Stelle herzlich bedanken möchten. Zudem dürfen wir auch in diesem Jahr erneut auf die konstruktive und unkomplizierte Zusammenarbeit mit dem Team der Deutschen Automobil Treuhand (DAT) zählen.

Herzlichen Dank für das entgegengebrachte Vertrauen!

Ihr



Prof. Dr. Stefan Reindl

Ihr



David Sosto Archimio



**Prof. Dr. Stefan Reindl**

CEO

stefan.reindl@ifa-info.de

Telefon +49 7331 22-440



**David Sosto Archimio (M. A.)**

Projektleiter

david.sosto@ifa-info.de

Telefon +49 7331 22-441

# LIEBE LESERINNEN UND LESER,

die Studie zu den 100 größten Händlern in Deutschland erscheint seit fast 20 Jahren und hat sich fest in der automobilen Publikationslandschaft etabliert. Daher freuen wir uns, Ihnen gemeinsam mit dem Institut für Automobilwirtschaft (IfA) diese Untersuchung präsentieren zu können. Sie erscheint in einer Zeit, die geprägt ist von Unsicherheit, Kaufzurückhaltung, anhaltendem Krieg in der Ukraine und einem Übergang von einer automobiler Mangellage bis hin zu mittlerweile wieder übervollen Händlerhöfen.

Die Lektüre lohnt sich somit gleich aus mehreren Gründen, etwa um zu erfahren, wie die Performance der großen Autohausgruppen in diesen herausfordernden Zeiten ist. Das betrifft unter anderem die Anzahl der Beschäftigten, den Umsatz oder die Stückzahlen beim Neu- und Gebrauchtwagenabsatz. Aber die Lektüre lohnt sich auch deshalb, weil ein wesentlicher Aspekt immer deutlicher zu Tage tritt: Der Hochlauf der Elektromobilität kann nur mit dem Handel funktionieren. Und hier beziehe ich mich auf die kleinen, mittleren, großen und ganz großen Betriebe gleichermaßen. Der Handel ist das Bindeglied zwischen den Wünschen der Politik, der Volumenplanung der Hersteller und den Auto-Interessenten. Allerdings kann der Handel alleine die von der Politik anvisierten 15 Mio. E-Autos bis 2030 nicht auf die Straße bringen. Er kann sie – zumindest nach aktueller Rechtslage – mittlerweile zum öffentlichen Straßenverkehr zulassen, aber die Rahmenbedingungen für den Hochlauf müssen die politischen Akteure gemeinsam mit der Automobilwirtschaft setzen. Der Automobilhandel ist bereit für die Elektromobilität, die Werkstätten auch. Die Auto-Interessenten oftmals noch nicht.

Mit 98 der 100 größten Händler stehen wir bei der DAT seit vielen Jahren und Jahrzehnten auf geschäftlicher Ebene in engem freundschaftlichen Kontakt, daher bedanke ich mich an dieser Stelle für die Teilnahme an dieser Studie. Im Namen meiner Kollegen in der DAT-Geschäftsleitung und der Tochtergesellschaft Promotor XD wünsche ich Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, nun eine erkenntnisreiche Lektüre!

Bleiben Sie uns gewogen,  
Ihr



Jens Nietzsche



**Jens Nietzsche**

DAT-Geschäftsführer  
Inland (Sprecher)

gl@dat.de  
Telefon +49 711 4503-213

# ABBILDUNGEN

<b>1</b>	Umsatzrenditen (EBT) der TOP 100 Händler in Deutschland	7
<b>2</b>	Entwicklung der Neuzulassungen in Deutschland	9
<b>3</b>	Entwicklung der Besitzumschreibungen in Deutschland	10
<b>4</b>	Indexwerte zu Gebrauch- und Neuwagen-Verbraucherpreisen in Deutschland	11
<b>5</b>	Durchschnittliche Transaktionspreise in Deutschland	12
<b>6</b>	Entwicklung des Pkw-Bestandes in Deutschland	13
<b>7</b>	Bedeutung alternativer Antriebe in Deutschland	14
<b>8</b>	Ausgewählte Umsatzkennzahlen für das deutsche Kraftfahrzeuggewerbe	15
<b>9</b>	Entwicklung der Beschäftigung im deutschen Kraftfahrzeuggewerbe	16
<b>10</b>	Entwicklung der Insolvenzen im deutschen Kraftfahrzeuggewerbe	17
<b>11</b>	Kennzahlen zur Konsolidierung im deutschen Kraftfahrzeuggewerbe	18
<b>12</b>	Eigentümerstruktur in den deutschen Vertriebsnetzen	19
<b>13</b>	Datenbasis der Rankings	21
<b>14</b>	TOP 100 Händlergruppen: Neuwagenabsatz 2022	22
<b>15</b>	Positionierung der TOP 20 Händlergruppen – Neuwagenabsatz	25
<b>16</b>	TOP 100 Händlergruppen: Gebrauchtwagenabsatz 2022	28
<b>17</b>	TOP 100 Händlergruppen: Ratio Gebrauch- zu Neuwagenabsatz 2022	30
<b>18</b>	Positionierung der TOP 20 Händlergruppen – Gebrauchtwagenabsatz	32
<b>19</b>	TOP 100 Händlergruppen: Fahrzeugabsatz gesamt 2022	34
<b>20</b>	Positionierung der TOP 20 Händlergruppen – Fahrzeugabsatz gesamt	36
<b>21</b>	TOP 100 Händlergruppen: Umsatz 2022	38
<b>22</b>	Positionierung der TOP 20 Händlergruppen – Umsatz	40
<b>23</b>	TOP 100 Händlergruppen: Beschäftigte 2022	41
<b>24</b>	Positionierung der TOP 20 Händlergruppen – Beschäftigte	43
<b>25</b>	TOP 100 Händlergruppen: Umsatz je Mitarbeiterin/Mitarbeiter 2022	46
<b>26</b>	TOP 100 Händlergruppen: Zusammenfassung 2022	48
<b>27</b>	TOP 20 Händlergruppen in Deutschland und in den USA	50
<b>28</b>	Ausgewählte Kennzahlen zu den TOP 20 Händlergruppen in den USA	51
<b>29</b>	TOP 20: Entwicklung der Neuwagenverkäufe	53
<b>30</b>	TOP 20: Entwicklung der Gebrauchtwagenverkäufe	54
<b>31</b>	TOP 20: Entwicklung der Fahrzeugverkäufe gesamt	55
<b>32</b>	TOP 20: Entwicklung der Umsatzvolumina	57
<b>33</b>	TOP 20: Entwicklung der Anzahl an Beschäftigten	58
<b>34</b>	Handlungsdruck der Händlergruppen in einzelnen Themenfeldern	60
<b>35</b>	Bedeutung von optionalen Strategien für Handelsgruppen	61
<b>36</b>	Entwicklung der Umsatzrendite (EBT) im deutschen Automobilhandel	63
<b>37</b>	Profitabilität einzelner Geschäftsfelder im deutschen Automobilhandel	63
<b>38</b>	Deckungsbeitragsstruktur im deutschen Automobilhandel	64
<b>39</b>	Streubreite der Umsatzrendite im deutschen Automobilhandel	64
<b>40</b>	Umsatzrenditen (EBT) der TOP 100 Händler in Deutschland	65
<b>41</b>	Bereichsergebnisse und EBT der TOP 20 und TOP 100 Händler	66
<b>42</b>	Ausgewählte Kennzahlen der TOP 20 und TOP 100 Händler	67
<b>43</b>	Pkw-Neuzulassungen in Deutschland und Europa	68
<b>44</b>	Eckdaten zu Gesamtwirtschaft und Arbeitsmarkt in Deutschland	69
<b>45</b>	Entwicklung der Neuzulassungen unterschiedlicher Antriebskonzepte	70
<b>46</b>	Förderung der Elektromobilität durch Innovationsprämien	71
<b>47</b>	Führende Marken und Modelle beim Absatz von BEV	71
<b>48</b>	Bedeutung neuer Marken für Automobilhändlergruppen	72
<b>49</b>	Marktanteile von Automobilmarken nach Herkunftsland	73
<b>50</b>	Sonderfrage zu den Auswirkungen der Agentursysteme	73
<b>51</b>	Status Quo zu Agentursystemen bezüglich einzelner Automobilmarken	74
<b>52</b>	Neuwagen-Marktanteile von Automobilhändlergruppen in Deutschland	75
<b>53</b>	Entwicklung der Anzahl an Betriebsstätten im Kfz-Gewerbe	76
<b>54</b>	TOP 25 Händlergruppen in Europa	77
<b>55</b>	Wirtschaftlich und rechtlich selbständige Autohausunternehmen	78
<b>56</b>	Abnehmende Bedeutung der Deckungsbeiträge aus dem Automobilservice	79

# INHALT

	<b>Management Summary</b>	<b>6</b>
	<b>Einleitung</b>	<b>8</b>
<b>1</b>	<b>Situation und Entwicklung im deutschen Automobilhandel</b>	<b>9</b>
	1.1 Entwicklung des deutschen Automobilmarktes	9
	1.2 Entwicklungslinien im Kraftfahrzeuggewerbe	14
	1.3 Entwicklungslinien im Konsolidierungsprozess	17
<b>2</b>	<b>TOP 100 Händlergruppen in Deutschland</b>	<b>20</b>
	2.1 Methodische Hinweise	20
	2.2 TOP 100 Händlergruppen: Neuwagenabsatz	21
	2.3 TOP 100 Händlergruppen: Gebrauchtwagenabsatz	27
	2.4 TOP 100 Händlergruppen: Gesamtabsatz	33
	2.5 TOP 100 Händlergruppen: Umsatz	37
	2.6 TOP 100 Händlergruppen: Beschäftigte	41
	2.7 TOP 100 Händlergruppen: Umsatz je Mitarbeiterin/Mitarbeiter	45
	2.8 Zusammenfassende Übersicht	48
	2.9 Internationaler Vergleich	50
<b>3</b>	<b>Entwicklung der TOP 20 Händlergruppen in Deutschland</b>	<b>52</b>
	3.1 Entwicklung des Neuwagenabsatzes	52
	3.2 Entwicklung des Gebrauchtwagenabsatzes	53
	3.3 Entwicklung des Gesamtabsatzes	55
	3.4 Entwicklung der Umsätze	56
	3.5 Entwicklung der Beschäftigtenzahlen	57
<b>4</b>	<b>Herausforderungen für Automobilhändlergruppen</b>	<b>59</b>
	4.1 Handlungsdruck und Strategieoptionen	59
	4.2 TOP 100 Kennzahlen-Spezial	63
<b>5</b>	<b>Implikationen und Fazit</b>	<b>68</b>
	5.1 Marktsituation und Veränderungsdruck	68
	5.2 Betriebswirtschaftliche Situation und Veränderungsbereitschaft	74
	<b>Anhang</b>	<b>80</b>
	Kurzporträts der TOP 100 Händlergruppen in Deutschland	

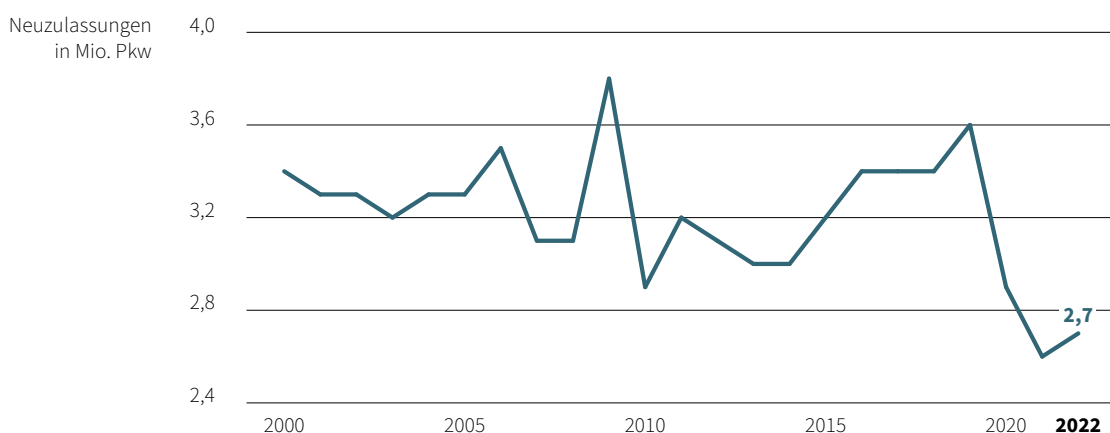
# 1 SITUATION UND ENTWICKLUNG IM DEUTSCHEN AUTOMOBILHANDEL

## 1.1 Entwicklung des deutschen Automobilmarktes

Anders als in den Jahren 2020 und 2021 entwickelt sich die Anzahl der Neuzulassungen im Jahr 2022 geringfügig positiv. Mit insgesamt 2,651 Mio. Fahrzeugen werden im Vergleich zum Vorjahr rund 29.000 Pkw mehr neu zugelassen – ein Plus von rund einem Prozent (**Abbildung 2**). Während im vergangenen Jahr noch die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie sowie der Lieferkettenproblematik und die damit verbundenen Einschränkungen in der Fahrzeugproduktion die Ursachenschwerpunkte bildeten, sind es mittlerweile gesamtwirtschaftliche Herausforderungen, die durch hohe Inflationsraten deutlich werden.

**Abbildung 2** Entwicklung der Neuzulassungen in Deutschland

Quelle: KBA; Institut für Automobilwirtschaft (IfA)



	Anteil am Gesamtmarkt (in v. H.)				
	2010	2021	2022	2021	2022
Flüssiggas	8.154	10.118	15.006	0,39	0,57
Erdgas	4.982	3.916	1.846	0,15	0,07
Elektro	541	355.961	470.559	13,58	17,75
Hybrid	10.661	754.588	827.321	28,78	31,20
darunter Plug-In-Hybrid	-	325.449	362.093	12,41	13,66
Diesel	1.221.938	524.446	472.274	20,00	17,81
Benzin	1.669.927	972.588	863.445	37,09	32,57
<b>Neuzulassungen gesamt</b>	<b>2,916 Mio.</b>	<b>2,622 Mio.</b>	<b>2,651 Mio.</b>		

Analog zur Entwicklung des Gesamtmarktes zeigt sich im Hinblick auf die Neuzulassungen von Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechnologien eine ebenfalls positive Entwicklung. Die Anzahl der neu zugelassenen Hybrid- und Elektrofahrzeuge steigt deutlich. Nach Angaben des KBA wurden im vergangenen Jahr 1.315.567 Pkw mit alternativen Antrieben ausgeliefert – also rund die Hälfte der neuen Pkw und Kombi.

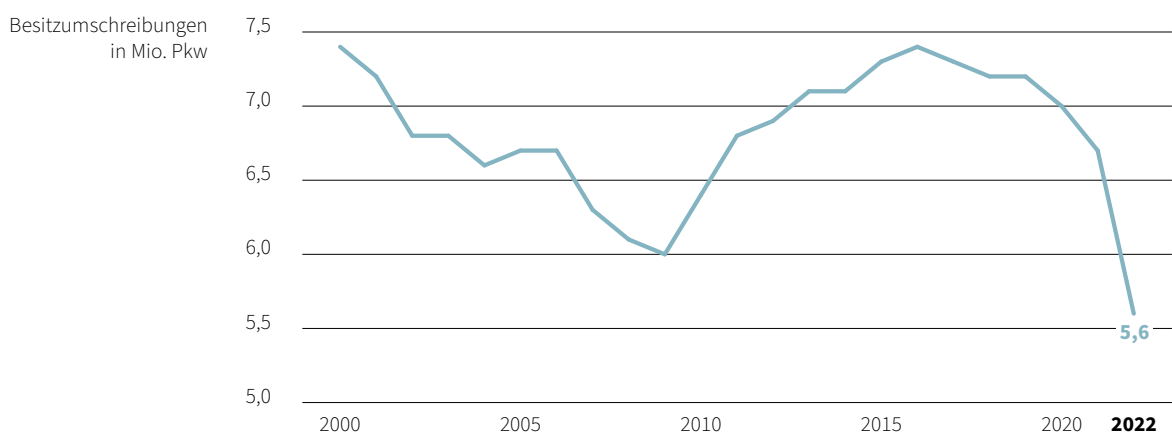
Mit 470.559 batterieelektrischen Fahrzeugen nimmt die Anzahl dieser Fahrzeuge im Jahr 2022 um rund 32,2 Prozent zu. Die Anzahl der neu zugelassenen Plug-In-Hybridfahrzeuge steigt ebenfalls auf 362.093 Fahrzeuge – eine Zunahme um 11,3 Prozent. Somit lassen sich im Jahr 2022 mit 31,4 Prozent knapp ein Drittel aller neu zugelassenen Fahrzeuge diesen Kategorien zuordnen. Der relative Anteil an den gesamten Neuzulassungen steigt im Vergleich zum Vorjahr somit um mehr als fünf Prozentpunkte (2021: 26,0 Prozent). Beide Fahrzeugkonzepte sind oder waren Gegenstand von staatlichen und herstellergetriebenen Prämienmodellen.

Ein gegenläufiges Bild zeigt sich bei Fahrzeugen mit Benzin- oder Dieselaggregat. Deren Anteil an den gesamten Neuzulassungen liegt mit 50,4 Prozent deutlich unter dem Vorjahreswert (2021: 57,1 Prozent). Offensichtlich werden zahlreiche Fahrzeuge aus dieser Kategorie durch elektrifizierte oder teilelektrifizierte Fahrzeuge ersetzt.

Anders als im Neuwagenbereich, ist beim Gebrauchtwagengeschäft eine deutlich rückläufige Entwicklung zu verzeichnen. Waren im Jahr 2021 noch 6,703 Mio. Besitztumschreibungen zu verzeichnen, sinkt das Volumen im Jahr 2022 um rund 15,8 Prozent auf 5,642 Mio. Fahrzeuge (**Abbildung 3**).

**Abbildung 3** Entwicklung der Besitztumschreibungen in Deutschland

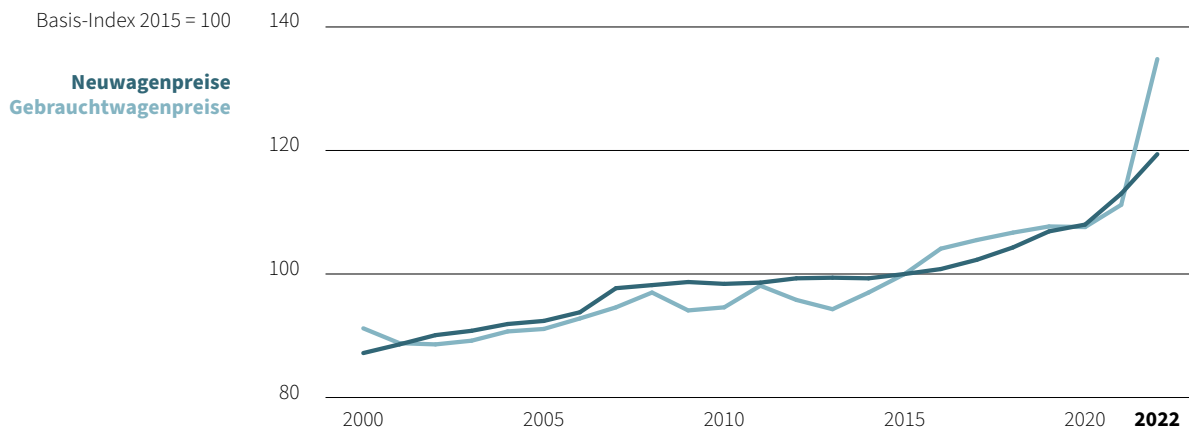
Quelle: KBA; Institut für Automobilwirtschaft (IfA)



Im Hinblick auf die Preisentwicklung ist zu konstatieren, dass sich der Anstieg der Preise im deutschen Neu- und Gebrauchtwagenmarkt im Jahr 2022 weiterhin dynamisch zeigt. So steigen die Preise für Neuwagen nach Verbraucherpreisindex – auf Basis der Produktionspreise, die sich in den unverbindlichen Preisempfehlungen der Hersteller und Importeure niederschlagen – gegenüber dem Vorjahr um 6,4 Prozentpunkte an. Die Preise für Gebrauchtwagen zeigen einen noch deutlicheren Anstieg und liegen im Jahr 2022 stattliche 23,6 Prozentpunkte über dem Vorjahreswert. Es bleibt offen, mit welcher Dynamik sich die Preise angesichts der Lieferschwierigkeiten aus den Vorjahren und den damit verbundenen Kompensationseffekten entwickeln werden (**Abbildung 4**).

**Abbildung 4** Indexwerte zu Gebraucht- und Neuwagen-Verbraucherpreisen in Deutschland

Quelle: Eigene Darstellung; Datenbasis: Statistisches Bundesamt





Durchschnittspreise entsprechen jedoch nicht den tatsächlichen Transaktionspreisen. So sind bereits die Fahrzeug-Basispreise deutlich gestiegen, allerdings sind bei den Transaktionspreisen – also bei den Preisen, die Kunden tatsächlich für Neu- und Gebrauchtwagen bezahlen – anderslautende Steigerungsraten zu verzeichnen (**Abbildung 5**).

Nach den Erhebungen der Deutschen Automobil Treuhand (DAT) steigt der durchschnittliche Neuwagen-Transaktionspreis 2022 um 5.000 Euro auf 42.790 Euro. Der Anstieg entspricht einer Zunahme um über 13 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Zum Vergleich: Zwischen den Jahren 2020 und 2021 erhöhen sich die Transaktionspreise für Neuwagen um durchschnittlich 1.450 Euro und somit um knapp vier Prozent. Ein Anstieg ist ebenfalls bei der Entwicklung der erzielten Gebrauchtwagenpreise zu erkennen. Mit einem durchschnittlichen Transaktionspreis von 18.800 Euro im Jahr 2022 steigt der durchschnittliche Transaktionspreis für Gebrauchtfahrzeuge um mehr als 19 Prozent im Vergleich zum Vorjahr.

**Abbildung 5** Durchschnittliche Transaktionspreise in Deutschland

Quelle: DAT

in EUR	Neuwagen	Gebrauchtwagen
2000	19.125	7.980
2001	19.625	8.310
2002	20.785	7.910
2003	21.345	8.220
2004	22.745	7.900
2005	23.880	8.330
2006	24.480	8.310
2007	25.970	8.400
2008	25.990	8.690
2009	22.520	8.590
2010	26.030	8.790
2011	27.390	9.740
2012	26.780	9.150
2013	27.030	9.420
2014	28.330	9.870
2015	28.590	10.620
2016	29.650	11.430
2017	30.350	11.250
2018	31.130	11.780
2019	33.580	12.470
2020	36.340	14.730
2021	37.790	15.740
<b>2022</b>	<b>42.790</b>	<b>18.800</b>

## 2 TOP 100 HÄNDLERGRUPPEN IN DEUTSCHLAND

### 2.1 Methodische Hinweise

Die folgenden Daten über die größten Automobilhandelsgruppen in Deutschland basieren auf einer umfassenden empirischen Erhebung des Instituts für Automobilwirtschaft (IfA) im Frühjahr 2023. Grundlage der Rankings sind die von den Unternehmen zur Verfügung gestellten Daten, die auf ihre Plausibilität hin geprüft sind. Im Hinblick auf die Aussagekraft und Interpretation der Rankings sind folgende Sachverhalte zu berücksichtigen:

- ▶ Das Ranking basiert auf den von den jeweiligen Unternehmen abgesetzten bzw. an Kunden ausgelieferten Neu- und Gebrauchtwagen (AK). Dabei ist zu berücksichtigen, dass einige Automobilhändlergruppen auch Standorte im Ausland betreiben. Soweit Transparenz vorliegt, werden die Daten des deutschen Marktes gesondert ausgewiesen. Bei in Deutschland tätigen, aber mit ihrem Hauptsitz im Ausland angesiedelten Händlergruppen werden nur die in Deutschland abgesetzten Fahrzeuge bzw. getätigten Umsätze sowie die im Inland beschäftigten Mitarbeitenden berücksichtigt.
- ▶ In die Rankings werden nur Händlergruppen aufgenommen, die unternehmerisch eigenverantwortlich – also wirtschaftlich-rechtlich selbstständig – im Markt agieren. Beteiligungen an anderen Automobilhändlergruppen oder einzelnen Autohäusern führen zu keiner Bündelung der Absatz- und Umsatzvolumina.
- ▶ Da die Publizitätsbereitschaft bei Händlergruppen sehr unterschiedlich ausgeprägt ist, erheben die folgenden Aufstellungen keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Einige Autohausunternehmen lehnen es ab, ihre Geschäftsdaten für das Ranking zur Verfügung zu stellen. In diesen Fällen unterbleibt die Dokumentation. Das Institut greift dann auch nicht auf Daten zurück, die betreffende Unternehmen möglicherweise an anderer Stelle publizieren.

#### Vorgehensweise bei der Erstellung der Rankings

- ▶ In einem ersten Schritt werden jährlich mehr als 200 Automobilhändlergruppen in Deutschland angeschrieben und gebeten, ihre Kennzahlen zu den Bereichen Neu- und Gebrauchtwagenverkauf sowie im Hinblick auf Umsatz und Beschäftigtenzahlen zur Verfügung zu stellen.
- ▶ Auf dieser Basis bildet das Institut für Automobilwirtschaft (IfA) jeweils separate Rankings für die Bereiche Neuwagen, Gebrauchtwagen, Gesamtabsatz, Umsatz sowie für Beschäftigtenzahlen. Aufgrund der unterschiedlichen relativen Größe und Situation sowie angesichts spezifischer Markenportfolios und Standortstrukturen einzelner Automobilhändlergruppen ergeben sich bei diesen Rankings unterschiedliche Rangfolgen bezüglich einzelner Themen. Es ist beispielsweise möglich, dass eine Gruppe, die im Ranking zum Neuwagenverkauf zu den 100 größten Händlern in Deutschland zählt, beim Umsatzranking jedoch nicht berücksichtigt werden kann und umgekehrt.

- ▶ Lediglich bei den Rankings GW-/NW-Ratio und Umsatz je Mitarbeiter/-in bildet nicht die jeweilige Kennzahl der erfassten Autohäuser die Basis für den Einbezug in das Ranking, sondern bei der GW-/NW-Ratio die Neuwagenverkäufe und beim Umsatz je Mitarbeiter/-in die zugrundeliegenden Umsätze. Dadurch soll verhindert werden, dass relativ kleine Autohausunternehmen, die bei keinem der Basis-Rankings zu den größten 100 Automobilhändlergruppen zählen, beim Ranking für abgeleitete Kennzahlen gelistet werden.

Einen Überblick zur jeweiligen Basis für die einzelnen Rankings zeigt die **Abbildung 13**.

**Abbildung 13** Datenbasis der Rankings  
Quelle: Institut für Automobilwirtschaft (IfA)

Art des Rankings	Themenbezogene Rankings	Datenbasis der Rankings
<b>Originäre Rankings</b>	Neuwagenabsatz Gebrauchtwagenabsatz Fahrzeugabsatz gesamt Umsatz Beschäftigte	Neuwagenabsatz Gebrauchtwagenabsatz Summe aus Neu- und Gebrauchtwagenverkäufen Umsatzerlöse (in Mio. EUR) Beschäftigte (inkl. Auszubildende)
<b>Abgeleitete Rankings</b>	Ratio GW/NW Umsatz je Mitarbeiter:in	Neuwagenabsatz Umsatzerlöse (in Mio. EUR)

## 2.2 TOP 100 Händlergruppen: Neuwagenabsatz

Im Hinblick auf den Neuwagenabsatz gelingt es der AVAG Holding SE mit Sitz in Augsburg auch in diesem Jahr, die Spitze des Automobilhandlungsgruppen-Rankings zu erobern. An dieser Stelle ist jedoch darauf hinzuweisen, dass die in den vergangenen Jahren mutmaßlich absatzstärkste Automobilhandlungsgruppe – die Emil Frey Gruppe Deutschland – für die vorliegende Studie keine Daten zur Verfügung stellt. Analysiert man die Entwicklung der Emil Frey Gruppe Deutschland in den vergangenen Jahren, so ist davon auszugehen, dass sie auch im Jahr 2022 mehr Neuwagen als die AVAG Holding abgesetzt haben dürfte. Da das IfA-Ranking aber ausschließlich auf der erhobenen Datensituation aufbaut, belegt die AVAG Holding SE mit 52.078 abgesetzten Neuwagen in diesem Ranking weiterhin den ersten Rang (**Abbildung 14**).

Auf die AVAG Holding SE folgt auf dem zweiten Rang die Feser-Graf Gruppe aus Nürnberg, die – getrieben durch Übernahmen bzw. Ausweitung des Markenportfolios mit Hyundai und KIA im Jahr 2022 – mit 40.147 Neuwagen eine Platzierung im Vergleich zum Vorjahr gutmacht. Auf den weiteren Rängen folgen das Autohaus Gotthard König aus Berlin (34.000 Neuwagen), die Gottfried Schultz Gruppe aus Düsseldorf (32.325 Neuwagen) sowie die Alphartis SE aus Horb am Neckar (20.050 Neuwagen). Auf dem neunten Rang folgt mit der Avemo S.r.l. & Co. KG mit Sitz in Königstein im Taunus ein Neuzugang unter den TOP 10. Die Handlungsgruppe ist ein Zusammenschluss der Autohäuser Göthling & Kaufmann, Best Auto-Familie, Autohaus Marnet sowie Gelder & Sorg.

## 3 ENTWICKLUNG DER TOP 20 HÄNDLERGRUPPEN IN DEUTSCHLAND

### 3.1 Entwicklung des Neuwagenabsatzes

Die folgende Aufstellung zeigt die Entwicklung der TOP 20 Händlergruppen auf Basis der Neuwagenverkäufe 2022 in ihrer längerfristigen Entwicklung – und zwar für den Zeitraum 2010 bis 2022 (in Sechsjahresschritten). Da für einige der TOP 20 Gruppen keine Daten für die Jahre 2010 und/oder 2016 vorliegen, rücken in den Tabellen die jeweils Nächstplatzierten mit vollständiger Datensituation auf. Die aktuelle Positionierung im Ranking zum Neuwagenverkauf kann der ersten Spalte entnommen werden (**Abbildung 29**). Die ermittelten Ergebnisse zeigen die unterschiedliche Entwicklungsdynamik der größten deutschen Automobilhandelsgruppen.

Betrachtet man die Entwicklung des Neuwagenabsatzes seit dem Jahr 2010, so ragen die Senger Gruppe (+423,6 Prozent), die Alphartis SE (+237,0 Prozent), die Autohaus Siebrecht GmbH (+162,2 Prozent), die Moll Gruppe (+142,1 Prozent), die Feser-Graf Gruppe (+131,1 Prozent), die Scherer Gruppe (+126,8 Prozent) sowie die Wahl Group (+115,7 Prozent) mit dreistelligen Zuwachsraten heraus. Ebenfalls überdurchschnittliche Zuwächse sind bei der Beresa Gruppe aus Münster (+80,3 Prozent) sowie der Hahn Gruppe aus Fellbach (+63,5 Prozent) zu verzeichnen. Das Absatzwachstum ist umso beeindruckender, wenn man berücksichtigt, dass für den Gesamtmarkt im gleichen Zeitraum ein Rückgang von 2,92 Mio. auf 2,65 Mio. Neuzulassungen jährlich nachvollziehbar sind. Andererseits ist die Absatzdynamik in den meisten Fällen durch externes Wachstum – also durch Übernahmen von Autohausunternehmen – getrieben und nicht maßgeblich durch qualitative Wachstumsstrategien, etwa durch eine höhere Marktausschöpfung. Die Penske Automotive Germany mit Sitz in Mannheim muss in dieser längerfristigen Betrachtung einen Rückgang um 4,3 Prozent beim Neuwagenabsatz hinnehmen.

Insgesamt steigt die Zahl der abgesetzten Neuwagen der in diese Analyse einbezogenen TOP 20 Händlergruppen zwischen 2010 und 2022 von 231.439 auf 366.785 Einheiten an. Das entspricht einem Zuwachs von 58,5 Prozent. Bezogen auf das Jahr 2016 liegt der Zuwachs bei lediglich 10,0 Prozent.

**Abbildung 29 TOP 20: Entwicklung der Neuwagenverkäufe**Basis des Rankings: Neuwagenabsatz 2022<sup>2</sup>; Stand: 28. Juli 2023<sup>1</sup>Abweichendes Geschäftsjahr 01.09.2021–31.08.2022 | <sup>2</sup>Es wurden nur die Gruppen berücksichtigt, bei denen die Daten in den drei Betrachtungszeiträumen vollständig verfügbar waren. Bei lückenhafter Datensituation wurde die nächstplatzierte Gruppe im Ranking Neuwagenverkäufe 2022 herangezogen (siehe erste Spalte)

Quelle: Institut für Automobilwirtschaft (IfA)

		Neuwagenabsatz			Veränderung in v. H.	
		2010	2016	2022	2010–2022	2016–2022
	Hinweis: Die Liste erfüllt nicht den Anspruch auf Vollständigkeit, da einige Händlergruppen nicht bereit sind, ihre Geschäftszahlen zu publizieren.					
<b>1</b>	AVAG Holding SE, Augsburg <sup>1</sup>	42.673	55.816	52.078	+22,0	-6,7
<b>2</b>	Feser-Graf Gruppe, Nürnberg	17371	26.013	40.147	+131,1	+54,3
<b>4</b>	Gottfried Schultz, Düsseldorf	22.793	33.068	32.325	+41,8	-2,2
<b>5</b>	Alphartis SE, Horb am Neckar	5.950	12.950	20.050	+237,0	+54,8
<b>6</b>	Senger Gruppe, Rheine	3.800	15.129	19.895	+423,6	+31,5
<b>7</b>	Moll Gruppe, Düsseldorf	7.830	11.195	18.955	+142,1	+69,3
<b>8</b>	Scherer Gruppe, Simmern	7.957	13.255	18.044	+126,8	+36,1
<b>10</b>	Dello Gruppe, Hamburg	14.500	18.000	16.000	+10,3	-11,1
<b>11</b>	LöhrGruppe, Koblenz	11.786	13.085	15.691	+33,1	+19,9
<b>12</b>	WELLERGRUPPE Holding SE & Co. KG, Berlin	12.666	17.245	14.275	+12,7	-17,2
<b>12</b>	Brass-Gruppe, Aschaffenburg	9.929	13.300	14.275	+43,8	+7,3
<b>14</b>	Fahrzeug-Werke LUEG AG, Bochum	10.857	12.545	13.675	+26,0	+9,0
<b>15</b>	Hahn Automobile GmbH + Co. KG, Fellbach	8.340	14.100	13.640	+63,5	-3,3
<b>16</b>	Autohaus Siebrecht GmbH, Uslar	4.700	7.176	12.325	+162,2	+71,8
<b>17</b>	Graf Hardenberg-Gruppe, Karlsruhe	10.730	12.000	12.241	+14,1	+2,0
<b>18</b>	Glinicke Automobilhandelsgruppe, Kassel	9.267	13.634	11.725	+26,5	-14,0
<b>20</b>	Wahl Group, Siegen	5.100	10.550	11.000	+115,7	+4,3
<b>22</b>	Fleischhauer-Franz Unternehmensgruppe, Köln	9.057	13.000	10.422	+15,1	-19,8
<b>23</b>	Penske Automotive Germany, Mannheim	10.713	12.273	10.252	-4,3	-16,5
<b>24</b>	Beresa Gruppe, Münster	5.420	9.023	9.770	+80,3	+8,3
	<b>Gesamt TOP 20<sup>2</sup></b>	<b>231.439</b>	<b>333.357</b>	<b>366.785</b>	<b>+58,5</b>	<b>+10,0</b>

**3.2 Entwicklung des Gebrauchtwagenabsatzes**

Auch im Gebrauchtwagenbereich sind im Analysezeitraum relativ deutliche Steigerungsraten nachvollziehbar. Bei den aufgeführten Gruppen verläuft das Wachstum im Gebrauchtwagengeschäft – wie bei den meisten anderen Handelgruppen auch – häufig parallel zur Entwicklung im Neuwagenbereich. So können im Vergleichszeitraum zwischen den Jahren 2010 und 2022 vier ...

## 4 HERAUSFORDERUNGEN FÜR AUTOMOBILHÄNDLERGRUPPEN

### 4.1 Handlungsdruck und Strategieoptionen

Während noch im Jahr 2021 die Coronavirus-Pandemie sowie die anhaltende Lieferkettenproblematik zu absatz- und umsatzseitigen Einschränkungen im Automobilhandel geführt hatten, war das Jahr 2022 verstärkt durch die Auswirkungen des Ukraine-Konflikts geprägt. Trotz voranschreitender Inflationsraten konnten die TOP 100 Händlergruppen bei Absatz – und noch deutlicher – bei Umsatzgrößen zulegen. Allerdings hat sich schon zum Ende des Jahres 2022 gezeigt, dass die Neuzulassungsstatistik durch den Abbau des Auftragsbestands geprägt war, während seither die Auftragseingänge schwächeln.

Dies zeigt sich unter anderem beim Neuwagenabsatz. Im Jahr 2022 setzten die TOP 100 Händlergruppen insgesamt 771.506 Neuwagen ab – im Vergleich zum Vorjahr ein Wachstum um 6,3 Prozent (2021: 725.567 | 2020: 729.903 Neuwagen | 2019: 776.530 Neuwagen). Dabei steigt der Neuwagenabsatz der TOP 100 Händlergruppen im Vergleich zum Gesamtabsatzmarkt überdurchschnittlich. So beanspruchen die TOP 100 Händlergruppen im Jahr 2022 einen Anteil von rund 29,1 Prozent der deutschen Pkw-Neuzulassungen – in den Vorjahren lag der Absatzanteil niedriger (2021: 27,7 Prozent | 2020: 25,0 Prozent | 2019: 21,2 Prozent).

Ein noch stärkere Tendenz zeigt sich bei der Analyse des Umsatzes. In Summe erzielten die TOP 100 Händlergruppen im Jahr 2022 über alle in die Studie einbezogenen Geschäftsbereiche einen Gesamtumsatz von rund 50,6 Mrd. Euro – gegenüber dem Vorjahr eine deutliche Steigerung um 14,7 Prozent. Damit macht sich der vom Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) ausgewiesene Umsatzzuwachs im Kfz-Gewerbe von drei Prozent bei den TOP 100 Handelsgruppen gegenüber dem Branchendurchschnitt sehr viel stärker bemerkbar. Auch die Profitabilität der TOP 100 Händlergruppen verbessert sich im Vorjahresvergleich. Die durchschnittliche Umsatzrendite steigert sich im Vergleich zum Vorjahr auf 3,1 Prozent (+ 0,8 Prozentpunkte) und liegt damit über Branchenniveau (Branche: 1,9 Prozent).

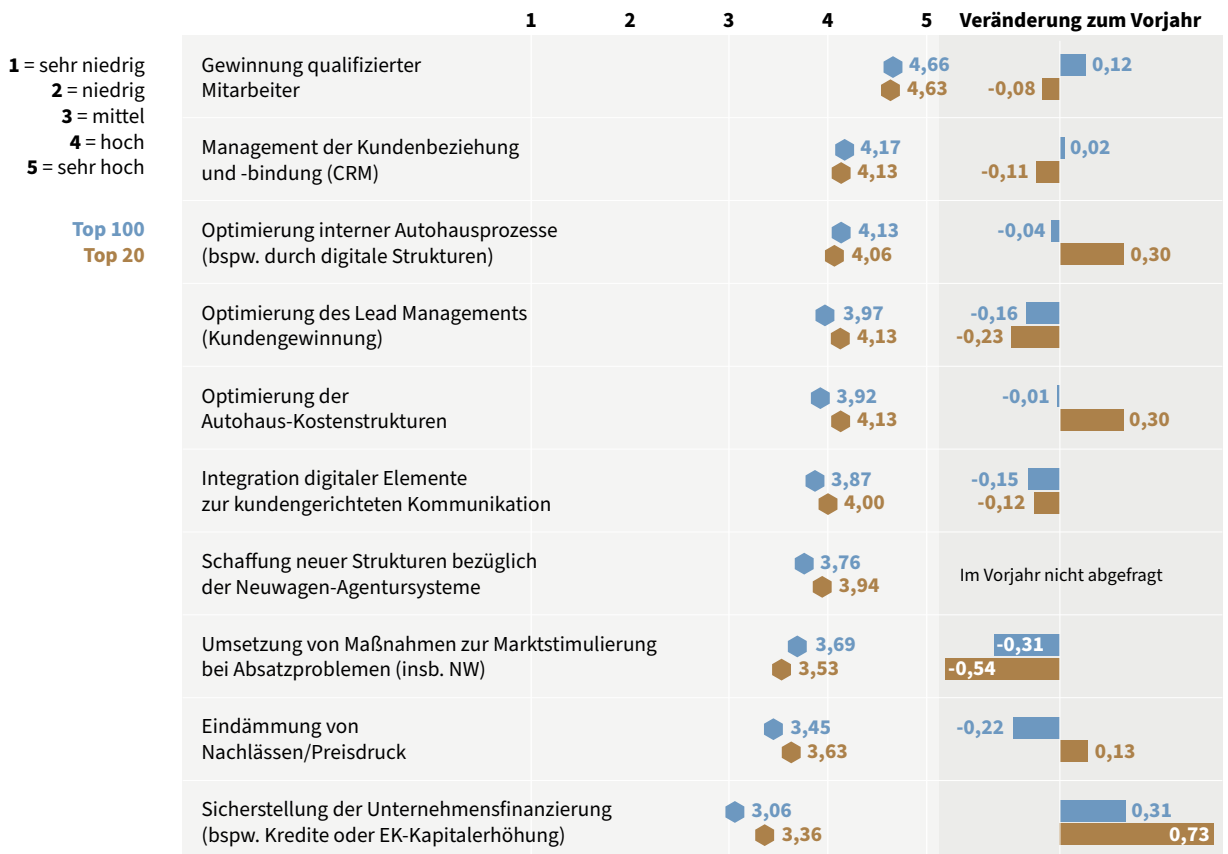
Trotzdem überrascht es im Hinblick auf die aktuellen Herausforderungen nicht, dass die Unternehmensmanager der TOP 100 Händlergruppen weiterhin die Steigerung der Erträge durch Optimierung der internen Prozesse und Unternehmensstrukturen forcieren. Die vorherrschende Erkenntnis, dass die Senkung der Kosten auf der einen Seite, sowie die Optimierung der Erlösstrukturen auf der anderen Seite, wesentliche Stellhebel für den Unternehmenserfolg darstellen, schließt sich die Erhebung im vorliegenden IfA HändlergruppenMonitor an. So zeigt die vorliegende Studie die Auswertungen zur Beurteilung des empfundenen Handlungsdrucks (**Abbildung 34**) in ausgewählten Handlungsfeldern. Zudem ist die strategische Ausrichtung, mit der die Handelsgruppen den Herausforderungen entgegenzutreten, von Interesse (**Abbildung 35**). Insgesamt können bei diesen Zusammenhängen 87 Meinungsbilder berücksichtigt werden.

Unternehmensmanager der TOP 100 Händlergruppen betrachten vor allem die Gewinnung qualifizierter Mitarbeiter als ein zu priorisierendes Handlungsfeld. Gerade im Servicegeschäft ließen sich brachliegende Umsatzpotenziale realisieren, wenn das Auftragsvolumen abgearbeitet werden könnte. Auf unverändert hohem Niveau und mit deutlichem Abstand zum zweiten Rang liegt dieses Kriterium auch im Jahr 2022 auf dem ersten Platz. Um langfristig das Autohausgeschäft abzusichern, sind die befragten Autohausunternehmer darüber hinaus auf neue Konzepte zur

Abbildung 34 Handlungsdruck der Händlergruppen in einzelnen Themenfeldern

Stand: 28. Juli 2023; Quelle: Institut für Automobilwirtschaft (IfA); Rangfolge nach Priorität TOP 100

Wie bewerten Sie den Handlungsdruck in den nachstehend aufgeführten Themenfeldern?



Intensivierung der Kundenbeziehung, -bindung und -gewinnung angewiesen (Ränge 2 und 4). Dazwischen liegt auf Rang 3 die Steigerung der Erträge durch die Optimierung der internen Prozesse und Unternehmensstrukturen.

Den größten Prioritätszuwachs im Vergleich zum Vorjahr erfährt ein Kriterium am Ende des Rankings. Offensichtlich gewinnt die „Sicherstellung der Unternehmensfinanzierung“ im Jahr 2022 mit einem Plus von 0,31 Notenpunkten für die Verantwortlichen der TOP 100 Autohausunternehmen an Bedeutung – verharrt in dieser Aufstellung jedoch weiterhin auf dem letzten Rang. Der Handlungsdruck hinsichtlich der „Umsetzung von Maßnahmen zur Marktstimulierung bei Absatzproblemen“ nimmt hinsichtlich der Priorisierung im Vorjahresvergleich für die TOP 100 Händlergruppen am stärksten ab (-0,31) und belegt den achten Rang.

Eine etwas andere Bewertung zeigt sich bei den TOP 20 Handelsgruppen, die in der Auswertung ergänzend isoliert betrachtet werden. Sie setzen ebenfalls die „Gewinnung qualifizierter Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter“ auf den ersten Rang. Mit gleicher Priorisierung folgen bei den ...

# KURZPORTRÄTS DER TOP 100 HÄNDLERGRUPPEN

Reihenfolge nach Neuwagenverkaufsvolumen



# AVAG· Holding

SOCIETAS EUROPAEA

## AVAG Holding SE

Die AVAG Holding SE ist eine herstellerunabhängige Automobilhandelsgruppe mit Aktivitäten in Deutschland, Österreich, Kroatien, Ungarn und Slowenien.

Die Augsburgener Zentrale mit ihrer Management- und Finanzholding steuert aktuell europaweit 196 Betriebsstätten, davon 147 in Deutschland.

[avag.eu](http://avag.eu)

## Kennzahlen 2022

<b>Absatz</b>	<b>52.078 Neuwagen</b>
	<b>53.453 Gebrauchtwagen</b>
<b>Umsatz</b>	<b>2.420 Mio. EUR</b>
<b>Mitarbeitende (inkl. Azubis)</b>	<b>5.604</b>

## Markenportfolio

Abarth, Alfa Romeo, Cadillac, Chevrolet, Citroën, Corvette, Cupra, DS Automobiles, Fiat, Ford, Honda, Hyundai, Isuzu, Jeep, Kia, Lexus, Mazda, Mercedes-Benz, Nissan, Opel, Peugeot, Seat, Škoda, Subaru, Suzuki, Toyota, Volvo

# FESER GRAF

## Feser-Graf Gruppe

Aus dem Familienunternehmen Feser, dessen Wurzeln in das Jahr 1929 zurückreichen, und dem Hause Graf, das 1947 gegründet wurde, hat sich in den vergangenen 13 Jahren eine führende Automobilhändlergruppe in Süddeutschland herausgebildet. Die Feser-Graf Gruppe umfasst mittlerweile 63 Betriebe, u.a. in Nürnberg, Fürth, Erlangen, Forchheim, Schwabach, Roth, Lauf, Höchstadt, Herzogenaurach, Magdeburg, Bernburg, Heideck, Burgoberbach, Hallstadt, Cadolzburg, Dessau und Köthen.

[feser-graf.de](http://feser-graf.de)

## Kennzahlen 2022

<b>Absatz</b>	<b>40.147 Neuwagen</b>
	<b>28.946 Gebrauchtwagen</b>
<b>Umsatz</b>	<b>2.075 Mio. EUR</b>
<b>Mitarbeitende (inkl. Azubis)</b>	<b>2.515</b>

## Markenportfolio

Audi, Cupra, Dacia, Hyundai, Jaguar, Kia, Land Rover, Lamborghini, Porsche, Renault, Seat, Škoda, Volkswagen, Volkswagen Nutzfahrzeuge

# IfA | DAT HändlergruppenMonitor 2023

Eine Studie des Instituts für Automobilwirtschaft (IfA)  
in Kooperation mit der DAT Deutsche Automobil Treuhand GmbH  
Oktober 2023



149 €  
zzgl. MwSt.

Bestellen Sie die  
Vollversion unter  
[Top100.dat.de](https://top100.dat.de)

**ifa** Institut für  
Automobilwirtschaft

**Institut für Automobilwirtschaft (IfA)**

Parkstraße 4 | 73312 Geislingen  
Telefon +49 7331 22-440  
[mail@ifa-info.de](mailto:mail@ifa-info.de) | [ifa-info.de](http://ifa-info.de)



**Deutsche Automobil Treuhand GmbH**

Hellmuth-Hirth-Straße 1 | 73760 Ostfildern  
Telefon +49 711 4503-0  
[zentrale@dat.de](mailto:zentrale@dat.de) | [dat.de](http://dat.de)